



TITLE:

セルデン特許とElectric Vehicle Co.

AUTHOR(S):

岡田, 賢一

---

CITATION:

岡田, 賢一. セルデン特許とElectric Vehicle Co.. 経済論叢 1963, 91(3): 205-216

ISSUE DATE:

1963-03

URL:

<https://doi.org/10.14989/132935>

RIGHT:

# 經濟論叢

第九十一卷 第三號

---

故 汐見三郎博士遺影

オーベル・シュレージェン

製鉄業の再編過程……………大 野 英 二 1

ブレハーノフの

ロシア資本主義論(三)……………田 中 真 晴 26

セルデン特許と

Electric Vehicle Co. ……………岡 田 賢 一 49

故 汐見三郎博士略歴・主要著書論文目録……………61

追憶文(中谷 実・柏井象雄・田杉 競)

---

昭和三十八年三月

京都大學經濟學會

# セルデン特許と Electric Vehicle Co.

岡 田 賢 一

## 一 二〇世紀初頭のアメリカ自動車工業

アメリカ自動車工業は二〇世紀にはいると間もなく、急速な発展をとげた。これを生産台数についてみれば、一九〇〇年の四〇〇〇台から、一九〇四年の二万三〇〇〇台へと、五倍以上の増加を示し、また一九〇九年には前年の二倍にあたる一二万七〇〇〇台へと飛躍、一挙に一〇万台の線を突破した。

当時の自動車工業は、銀行はもとより、一般投資家からも先行不明の、きわめて危険率のたかい投機的業種として、敬遠され、警戒されていた。にもかかわらず、この事業が短時日の間にこれほど急速な発展をとげたのは、いかなる理由によるのであるうか。

まず、自動車そのものが、もっともモダンな乗物として、独特の魅力を有し、かつそれを持ちまわすことが高額所得者としてのデモンストレーション効果を社会的に發揮した事情をあげね

ばなるまい。したがって自動車に対する広範な需要が潜在する

と同時に、業者にとっては莫大な利潤をあげうるという期待可能性を抱かした。事実、一九〇四年ごろにおける一流自動車メーカーの採算はほぼ次表に示すようなものであったといわれている。すなわちツアー車五〇〇〇台、小型軽快車(runabout)一〇〇〇台の生産による総費用は、直接費・間接費をふくめて七

七万ドル、総売上高一〇万ドル、その純利益は約三三万ドル、純利益率は二九・六%というようになり高率なものであった。

また、当時の自動車製造の業態は大体つぎのようなものであった。すなわち、自動車メーカーとしての主要業務は、設計と組立のみである。業者は設計にもとづいて各種部品を外部に発注し、これらの部品を組立てた上で、テストする。ただこれだけが事業のすべてであった。そして製品は、原則的にディーラーを経て販売されるのだが、その場合、ディーラーから販売価格の二五%の前払をうけるのを普通としていた。また、部品の仕入

営業見積書——マックスウェル・プリスコ自動車会社

ヤンデン特許と Electric Vehicle Co.

第九十一卷 二〇六

第三号

五〇

<p>製品目 (1) ツアー車……………16馬力, 2 気筒, 小売価格\$1,500. 工場渡価格\$1,200. (2) デリバリー・ワゴン車…16馬力, 価格未定. (3) 小型軽快車……………小売価格\$600. 工場渡価格\$500.</p>	
<p>営業経費\$230,500. (初年度) 固定費 \$68,500. 流動費\$162,500.</p>	<p>社債利子\$12,500. 借入金返済\$31,000. 支払利息\$10,000. 配当金\$15,000 管理費・公課・保険料等\$40,000. 広告料\$60,000. 販売人件費\$4,000. 付加手数料\$3,000. 雑費\$4,000. 展示会費(\$1,500×4) \$6,000. テスト費\$25,000. 減価基金\$20,000.</p>
<p>製造原価\$636. (ツアー車 1 台当り)</p>	<p>少くとも日産 2 台以上の場合、マックスウェル氏評価による。エンジン, 変速器, 部品組立費\$175. 車体\$50. 塗装費\$20. 仕上費\$35. タイヤ\$88. 車輪, アクセル\$100. ステアリング・ギヤ\$16. 点火コイル, 電池\$10. フエンダー, マフラー\$10. ランプ, ホーン\$17. ターラー, タンク\$43. スプリング, ハンガー\$9. レヴァ, パイプ, 始動クランク\$16. 組立費\$10. テスト費\$5. 幌\$16. 天蓋\$19.</p>
<p>販売利益\$557,000.</p>	<p>ツアー車: 販売価格\$1,200—製造原価\$636=販売利益\$564. 小型軽快車: " \$500—" \$225=" \$275. ツアー車 500 台…\$564×500=\$282,000…販売価額\$600,000. 小型軽快車 1,000 台…\$275×1,000=\$275,000…販売価額\$500,000. 計 販売利益…\$557,000. 販売価額\$1,100,000.</p>
<p>純利益\$326,500.</p>	<p>販売利益\$557,000—営業経費\$230,500.</p>
<p>工場設備見積額\$290,000. 土地 \$ 50,000. 工場建物 \$ 40,000. 自動車用機械\$125,000. エンジン設備 \$ 75,000.</p>	<p>10エーカー, 但し河沿い, 鉄道引込線つき。 煉瓦造り, 三階建。  150 馬力エンジン 1 台, 100 馬力エンジン 1 台, ボイラー 2 台付エンジン室, 蒸気ハンマー付鍛造・溶接場, 倉庫および真鍮鋳造場, ガス設備, 諸軸・ベルト装置等。</p>
<p>見積資本 現物出資\$375,000. 当初資本金\$500,000.  社 債\$250,000.</p>	<p>自動車, 設計, 特許権等。 普通株\$25,000. 累積優先株(6%確定配当)\$125,000. 未発行優先株\$125,000. 5%利付10年社債. 全発行済優先株はボーナスとして社債保持人へ割当。</p>

上は, 1904年1月の発起目論見書草案によるものである。同草案は1940年5月4—5日に Frank Briscoe 氏により複写され, 現在同氏の令息が所有している。この資料は, 草分け時代からまさにぬけだそうとしていた頃の, ある優秀な自動車会社の状態をきわめて詳細に示している。

John B. Rae, *American Automobile Manufacturers* 1959, pp. 53~54.

(ただし, 表示形式に若干の修正をくわえた。)

については手形あるいは掛買が一般であった。いわば販売代金の前受と仕入代金の延べ払いによって、業者の資金繰りはききめて容易なものとされた。また部品外注制は固定設備を節約し、資金の固定化を回避するうえにかなり役立った。

このような事態からして、自動車製造の新規開業は易々たるものであるとの認識をひろめ、新規開業者の繰出を招いたことは、否めない事実である。一九〇四年の一二社から一九〇九年の六九社への増加、ならびに一九〇三—九年の期間における新規開業六五社という数字は、這般の事情を反映したものとはいえよう。

(1) William Greenleaf, *Monopoly on Wheels*, Henry Ford and the *Selden Automobile Patent*, 1961, pp. 83~85.

またはD・A・ムーアはこの事情を次のように説明している。当時は銀行筋も投資市場も資本の前貸しをきらった。このため自動車製造業は、まず内職として、または友人からの融資をもってはじめられた。もしこれがあたれば留保利益金を再投資して拡張した。一九〇三年に設立されたフォード社の場合も、一二人が一〇万ドルの出資に応じたが、現金出資は四万九〇〇〇ドル、残額五万一〇〇〇ドルは特許、機械、貯蔵品などの現物出資であった。H・フォードも二万八〇〇〇ドルの現金出資をしただけである。その後のフォード社の発展はひとえに留保利益金の再投資によるものであった。

また経営の方法もきわめて簡便であり、業務は組立と設計のみであった。大体、部品の調達は三〇—九〇日で可能であり、組立工程も借りた場所でおこなうものが多かった。Donald A. Moore, *The Automobile Industry* (Walter Adams, ed., The Structure of American Industries, 2nd edition, 1954, pp. 279~280), 寺沢市兵衛訳「自動車工業」(ウォルター・アダムズ編「アメリカの産業構造」嘉治真三 監修 昭和三年 所収) 三四六—七頁参照。

(2) アメリカ自動車工業の初期の状況については、拙稿「アメリカ自動車工業の生成過程」(経済論叢 第八九巻 第六号所収)を参照されたい。

こうしたアメリカ自動車工業の競争構造のもとで、いちやく一自動車資本が独占的支配を企図した政策をうちだした事件は、注目にあたいます。セルデン特許とALAM問題がそれだ。わたくしはこの事件の中に、アメリカ資本主義の独占段階において、一産業の競争構造がもつ特殊性を見いだすことができる。とかがえる。

この問題は初期のアメリカ自動車工業にあらわれた特許独占にかかわるものである。

まず事件の概要をしめそう。事件は一九〇〇年から一九一一年までつづいた。この典型的な競争構造の時期に、一自動車工業資本(Electric Vehicle Co.)が特許独占(とくにセルデン特許)を武器として部門全体を制覇しようとする独占的政策を

強行した。これに対して多数の業者が対抗したが、法廷闘争でやぶれるや、両者の妥協によって特許プールを形成した。だが事態はこれで解決を告げることなく、アウト・サイダー、とくに当時すでに最大の自動車会社であったフォード社が『トラスト打倒』を名目として反撃し、ついに勝利をおさめたというのがその内容である。

以下これについて分析をすめよう。

## II セルデン特許について

セルデン特許とは、一八九五年一月五日付で登録発効した合衆国特許第五四九一六〇号をさす。それは自動車用圧縮型ガソリン・エンジンの構造および車体構造におけるエンジンと燃料タンクとの分離の仕様に關する特許であり、その出願人は G・B・セルデン (George Baldwin Selden) であった。

(1) G・B・セルデンは一八四六年ニューヨーク州のクラークソン (Clarkson) に生まれ、ロチェスター大学とエール大学に学んだ。この間、南北戦争に第六騎兵隊員として従軍した。生来、機械に興味をもっていたが、大学ではいづれも法律を学び、機械技術についてはシェフィールド (Sheffield) 科学院で数カ月まんだのみであった。だが技術的な関心から法律についても、とくに特許法を研究した。一八七〇年代の初めから自動車に興味をもち、まず蒸気自動車を研究した。一八七六年フィラデルフィア百年祭博覧会

に出品された二サイクルのブレイトン (Brayton)・エンジンに興味をもち、これの改良を工夫した。すなわち当時のブレイトン・エンジンは一馬力当り一〇〇〇ポンドという重量、容積をもち、効率のわるい大型のものであった。G・B・セルデンはこれを一馬力当り九〇ポンドにまで改良することに成功した (J. B. Rae, *ibid.*, pp. 72-3)。

彼は前記の内容について、一八七九年に特許出願をした。この出願内容は、いわばガソリン・エンジンを使用する自動車の基礎構造に關するものであり、かかる包括的な内容をもった特許出願が登録されたところに、問題發生のそもその端緒がある。

このセルデン特許に対する当時の批判を二三紹介しておこう。まず同特許が出願から登録発効までに一六年の歳月をついやしたことについて、次のような見方もあった。すなわち當時の特許権は登録発効日から一七年間を有効期間としていた。だが出願當時はガソリン自動車の技術水準が低く、セルデン特許が経済性をもつためには、なお十数年の時間を必要とした。G・B・セルデンはガソリン自動車の生産技術の開発状況と特許法の知識とからその登録を引きのばし、かつ特許内容を全包括的なものとするために度々出願申請の内容を更改したといわれる。若干うがちすぎた見方の感があるが、出願後数年以内に登録されれば、ガソリン自動車の商業生産が自動車業界の主流になりはじめた二〇世紀初頭には、セルデン特許は有効期限を満了し

ており、したがってアメリカ自動車工業の企業的発展のうえに、なんら波紋を投じることなく消えさったにちがいない。さきの見解を完全に否定できない理由は、ここにもとめることができる。

他の説によれば、セルデン特許の企業化をくわだてた G・B・セルデンは、出資者をもとめたが、えられないままに登録を延引したともいわれる。<sup>3)</sup> 元来、この特許についてはその実用性についてのもひろく疑問がもたれていた。すなわち、彼とその息子とは出願後に自動車の組立をおこなう、また Pope Manufacturing Co. の技師 Henry Cave も出願内容にもとづいて試作した。けれどもいずれもうまく走行しなかった。この事実によって、セルデン特許の効効後、同社の特許係 H・F・クンツ (Herman F. Cuntz) が技術部長であった H・P・マキシム (Hirman P. Maxim) に、同社がガソリン自動車生産をおこなうならば、セルデン特許に対策をたてないかぎり紛争が生じることを忠告したとき、H・P・マキシムは同特許の非実用性を指摘して一笑に付した。さらに同社の重役 G・H・デイ (George H. Day)、H・イームズ (Hayden Eames) も一顧だにあたえようとはしなかったという。これは一八九六年一月のことであった。<sup>4)</sup>

このようなセルデン特許に対する無関心や輕蔑と並行して、C・E・デューリフ (Charles E. Duryea) が代表するように、

ようやく端緒についたガソリン自動車生産に、基礎的技術に関する包括的特許権を認可することは自動車工業発展のうえに大きな弊害をもたらすとして、特許をブレイトン・エンジンの使用にのみ限定すべきだとする主張もあった。<sup>5)</sup>

### (2) J. B. Rae, *ibid.*, p. 73.

(3) 一時、五〇〇〇ドルの出資を獲得できそうなることもあったが、G・B・セルデンが、「数年のうちに馬車よりも自動車の数の方が多くなるだろう」といったことは、出資者は度肝をぬかれて出資意欲を失ったという (do. p. 73)。

### (4) do. p. 74.

(5) この主張は業界誌 *Horseless Age* も強調した。後年、フォード社が勝訴となった判決理由も大略これとおなじである (do. p. 73)。

ともあれセルデン特許権は一八九五年一月に発効した。そしてそれが曙光をみはじめたガソリン自動車業界に嵐をまきおこしたのは、当時、電車業界の大物といわれた W・C・ホイットニー (William C. Whitney) が Electric Vehicle Co. をとおして、この特許権を買収したことにはじまるのである。

## III Electric Vehicle Co.

Electric Vehicle Co. は一八九七年九月に資本金一〇〇〇万ドル (内払込三〇〇〇ドル) で I・E・ライズ (Isaac L. Rice) によって設立された。彼はフィラデルフィアの Electric

Storage Battery Co. の社長であつたが、同年一月以来、自動車による公衆運輸業をニューヨークではじめた Electric Carriage and Wagon Co. を買収した。すなわち I・L・ライスは自己の電池業と電気自動車によるタクシー業との直結をはかり、これを統合して Electric Vehicle Co. を設立したのである。翌九八年、彼はニューヨーク市におけるタクシー業を拡張、年末にはその保有台数は一〇〇台にのぼつた。たまたま一八九九年初頭に猛烈な吹雪がニューヨーク市を襲ひ、全市の交通機関は麻痺した。このとき電気タクシーのみは除雪された歩道を走行して、市民の交通をたもつたのであるが、この事件によつて Electric Vehicle Co. の名声は急にかまつた。

W・C・ホイットニーはこの事態に非常な関心をよせた。彼は当時、東部の電車業界の最有力者として、一八九三年以来ニューヨーク市街交通を牛耳つてゐる Metropolitan Street Railway Co. を支配してゐた。一八九六年に電車用電源を地下線渠式から電池式にきりかえたが、その使用電池確保のために Electric Storage Battery Co. の株式を一〇〇万ドル以上獲得した。そしてさらに一八九九年における前記の事件をきっかけとして、Electric Vehicle Co. の株式を買ひあつた。同社の株式はこれを契機として、ウォール街の投機的な関心をあつめ、年があけると五〇%の値上りをしめた。そして三月、W・C・ホイットニーは I・L・ライスの持株を一株一四一ドルで

ゆずりうけ、一応 I・L・ライスは社長の席にとどまつたものの、同社の実権は W・C・ホイットニーに移つたのである。<sup>2)</sup>

(1) W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 55~57.

なお当時の電気自動車の実情は次のようであつた。すなわち蓄電器がきわめて大きく、自動車用のそれは一二〇〇ポンドで、自動車自重は大抵二五〇〇ポンド、したがつて自動車の重量の半分は蓄電器である。また新しい電池による走行距離は四〇マイル、充電による場合は一八マイルであつた。このため市街の各中心地には充電所を設置し、熟練従業員を配置しなければならなかつた。充電には八時間を要した。Electric Vehicle Co. はタクシー料金を一マイル当り三〇セントとしたが、これは一般の馬車料金より二〇%ほど低廉であつた。このタクシー料金は G・H・Combit の発明による蓄電器の新替装置（三〇秒で積替が可能）の使用によるものだといわれる。だがそれでも市内の充電所には数百人の従業員を必要とし、経費、人件費は可成り高いものであつた（*do.*, p. 56）。そのほか登坂力の弱さなど数々の欠陥をもつていたが、まだ当時ではガソリン自動車にくらべて、電気自動車の方がはるかに好評であつた。

(2) *do.* pp. 57~58.

W・C・ホイットニーは手中におさめた Electric Vehicle Co. について、アメリカを横断する主要都市にタクシー網をめぐらす計画をたてた。そしてこれに要する電気自動車二〇〇台



を Pope Mfg. Co. に発注した。当時この注文を短時日に消化できる会社はヨーロッパ、アメリカを通じて、同社以外にはなかった。W・C・ホイットニーは、ひきつづいてアメリカ全地域にタクシー網をつくる計画をたて、一万二〇〇〇台の発注をかんがえた。そして彼はこれを機会に Pope Mfg. Co. の自動車部を買収することを計画した。かくて一八九九年四月一九日に Columbia Automobile Co. を資本金三〇〇万ドルで設立、ちやい同社と Electric Storage Battery Co. と Pope Mfg. Co. の残余自動車工場を合併して、五月三日に Columbia & Electric Vehicle Co. を資本金五〇〇万ドルで設立した。そしてこれを機に G・H・デイおよび H・イームズがそれぞれ同社の社長、副社長となった。Electric Vehicle Co. は Columbia & Electric Vehicle Co. の親会社として、その製品の自動車をすべて買上げ、タクシーを主とした運輸会社としての営業をつづけたのである。

(3) do. pp. 65~67; J. B. Rae, *ibid.* pp. 67~69. なお、Columbia Automobile Co. の資本金の内訳は、Pope Mfg. Co. の自動車の商標 Columbia の評価一〇〇万ドル、Electric Vehicle Co. の設計、特許など一〇〇万ドル、そして W・C・ホイットニーからの現金出資一〇〇万ドルであった。

このように Electric Vehicle Co. に拠つてアメリカ全土にわたるタクシー網の建設を夢にえがいた W・C・ホイットニー

セルデン特許と Electric Vehicle Co.

は自動車に関する特許権の買あつめに非常な関心をもっていた。彼が Pope Mfg. Co. と会談したとき、同社の H・F・クンツからセルデン特許こそ将来に問題をなげかける曲者であるという意見をきかされた。W・C・ホイットニーはこれにもとづいて同特許の価値について調査をはじめ、一方、一八九九年一月 G・B・セルデンに対して特許権譲渡の交渉をすすめた。かねてこの特許権の売却をかんがえていた G・B・セルデンは交渉に応じて、販売自動車一台につき一五ドルのロイヤルティーと年五〇〇〇ドルの最低保障料の支払を要求した。W・C・ホイットニーは前記の調査結果がまだ不明のためにこれを拒否した。その後あらためて G・B・セルデンの側から譲渡価格一万ドルおよび将来のロイヤルティー収入の若干の分配を条件として売却したいむねの申入れが行われた。ちょうどその二月、かねてセルデン特許について調査を依頼していた照会先の D・クラーク (Dugold Clark) (彼は当時内燃機関についての最高權威と目されていたイギリス人であった) から、セルデン特許の正当性と基礎構造についての重要性を保証する回答がイギリスから到着した。そこで W・C・ホイットニーは譲渡価格一万ドルと将来のロイヤルティー収入の二〇%を支払うという条件で、セルデン特許権を買いたったのである。かくて同特許権はいったん Columbia & Electric Vehicle Co. に移ったが、一九〇〇年六月二〇日に同社が Electric Vehicle Co. に吸収されるや、

同特許権も六月二六日付で譲渡された。<sup>4)</sup>

(4) W. Greenleaf, *ibid.* pp. 66-68; J. B. Rae, *ibid.* p. 74.

W・C・ホイットニーはG・B・セルデンと交渉をはじめたとき、とりあえず一〇〇〇ドルを支払っていた。このため交渉成立時には九〇〇〇ドルを支払って、名義変更をおこなった。なお Columbia & Electric Vehicle Co. を吸収した Electric Vehicle Co. の資本金は一八〇〇万ドルとなつた。

Electric Vehicle Co. を本拠として、W・C・ホイットニーはアメリカの殆んど全地域を網羅するタクシー運輸業を独占した。すなわち一八九九年にその子会社として自動車運輸業をいとなむものには、New York Electric Vehicle Transportation Co. (資本金二五〇万ドル)、Pennsylvania Electric Vehicle Transportation Co. (資本金六〇〇万ドル) をはじめとして、資本金一〇万ドル以上の運輸会社が一六州にわたって設立されていた。またバリーにも子会社をもっていた。<sup>5)</sup>

だが、W・C・ホイットニーの胸中には単なる自動車運輸業の領域のみならず、自動車製造についても独占的な支配体制をつくらうとする意図があった。すなわち彼は電気自動車の製造技術の特許権を確保するために、Riker Motor Vehicle Co. を買収し、あるいは Hartford Cycle Works や New Haven Carriage Co. などの車体、車輪業者を支配した。<sup>6)</sup>

このように電気自動車の生産、運輸、さらにはその動力たる蓄電池生産におよぶ継続的なW・C・ホイットニー資本の支配体制は、Lead Cab Trust とも称された。<sup>7)</sup>

彼の事業的独占意欲はセルデン特許権を獲得することによって、一層拡大された。およそ電気自動車を専業とする Electric Vehicle Co. がガソリン自動車に関する特許権の買収に、積極的な熱意と周到な用意を示したこと自体に問題がある。その後の Electric Vehicle Co. の動向のなから、ガソリン自動車への生産転換のきざしは少しもうかがわれなかった。とすれば、W・C・ホイットニーは、ようやく発展の緒についたガソリン自動車業について、独占的支配を確保するための予備的政策措置をとったものと推定せざるをえない。このことに関してJ・B・レイ(Rae)は次のように指摘している。すなわち、W・C・ホイットニーがハートフォードの Pope Mfg. Co. をたずねて、同社の自動車部門の買収を交渉した際、自動車に関する特許権のうち、トラブルをおこすようなものの有無を尋ねている。これに対して同社の特許係H・F・クンツがセルデン特許を指摘したことは前にふれた。W・C・ホイットニーはセルデン特許権の存在をニューヨークで知っていた。それなのにあえてかかる質問を發したのは、セルデン特許権の存在そのものを尋ねたのではなく、同特許に対する業者の意見を知らなかったためである。『トラブルをおこす特許』とは、誰と誰との間のト

ルを意味するのか。電気自動車に一日の長をゆずっていたガソリン自動車が、技術的改良をへて、かがやかし、発展の氣運をあらわしはじめた一九〇〇年、W・C・ホイットニーは機をうしなうことなく業界制覇の布石をうったのだと解するはかばかしい。<sup>(6)</sup>

独占の形成にあたって、特許権の保有が有効な手段として利用されることは、周知のところである。アメリカ自動車工業における特許独占はW・C・ホイットニー『Electric Vehicle Co. が初めてではない。一八九〇年に、著名なE・J・ヘンントン(Edward Joel Pennington)がイギリス、アメリカの自動車に関する特許権三〇〇件を独占しようとした。<sup>(9)</sup> また Pope Mfg. Co. は、すでに一八八〇年代に自転車に関する特許権を独占的に買集め、九〇年代にはアメリカ最大の自転車会社となり、自動車工業への転身の基礎をつくりあげた。<sup>(10)</sup> そして同社が自動車部門を開設していろいろ、すぐれた特許専門の研究調査担当者を配置したことは、自動車関係特許権に対する関心の強さをものがたっていたといえよう。W・C・ホイットニーの場合も、その事業歴からみて、自動車工業全体に独占的支配権をもつてのぞもうとする企図があったことは推測に難くない。

ともあれ強力なセルデン特許権を武器として、W・C・ホイットニー『Electric Vehicle Co. は一九〇〇年夏から、製造のみならず販売、輸入、さらに使用をもふくめた、文字どおり

の全ガソリン自動車業界を向うにまわして挑戦したのである。

(5) W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 68~69.

(6) *do.*, p. 69.

(7) *do.*, p. 69; J. B. Rae, *ibid.*, pp. 69~72.

(8) J. B. Rae, *ibid.*, p. 74.

(9) E・J・ヘンントンは「技術と弁舌と金をもった男」と称され、奔放無類な事業家であった。一八九五年「Racine Motor Vehicle Co.」を設立し、Kane-Pennington Hot Air Engine をつくり、自動車生産にのりだしたが失敗した。翌年イギリスにわたり、Pennington Motor Foreign Patents Syndicate Ltd. を設立して話題をまいたが破産した。初期のアメリカ自動車業界の代表的人物の一人である(J. B. Rae, *ibid.*, pp. 39~40)。  
(10) *do.*, p. 9.

#### 四 Electric Vehicle Co. の挑戦

ガソリン自動車の発展は、ガソリン・エンジンの改良によって、一九世紀末にはかなりの見とおしがたっていた。一八九五年には電気利用の権威T・エジソンは、蓄電池が軽量有効なものに改良されないかぎり、電気自動車の将来に期待はもてないであらうと指摘した。電気自動車の頭打ちにひきかえガソリン自動車については、エンジン用良質鑄鉄の製造や点火装置のコイル・プラグによる電気点火方式の成功など種々の技術的改良

によって、次第にその優秀性が確立されつつあった。

ガソリン自動車の抬頭は、そのまま電気自動車の衰退をもたらした。この趨勢は Electric Vehicle Co. にも波及して、一八九九年の夏から秋にかけて同社の業績悪化がいつたえられた。そしてこの事態をかくすために優先株・普通株ともに八%の増配当をもって株価を維持した。けれども電気自動車に対する人氣離散、需要減の傾向はかわらず、同年末にはついに無配に転じて株価は暴落した。Electric Vehicle Co. は資金繰りの困難を緩和すべく、ホイットニー資本系の State Trust Co. から自社株担保による二〇〇万ドルの融資工作をおこなった。これが一九〇〇年早々に新聞にスクープされて不調におわった。この事態のもとで、シカゴ工場が G・E に売却されたのをはじめとして、各子会社は次々に閉鎖されていった。ここにいたって W・C・ホイットニーは、ついにセルデン特許権の行使を決意したのである。

(1) Electric Vehicle Co. の業績不振は単なる一時的な経営上の失敗などによるものではない。それは自動車工業発展過程にあらわれた競争構造の帰結であり、決定的な淘汰現象であった。したがってその後の業績も悪化の一途をたどり、一九〇一年には Illinois Electric Vehicle Transportation Co. が赤字のうちに閉鎖、同じく New England Electric Vehicle Transportation Co. も収入の二倍にのぼる赤字をかかえて閉鎖された。かつて数百台を擁した同

社の所有自動車も閉鎖時にはわずかに二五台であった。また New York Electric Vehicle Co. の株価は同年には額面三〇ドルのものが七五セントにまで下落した (W. Greenleaf, *ibid.* pp. 72~74.) など Electric Vehicle Co. 自体も一九一〇年には United States Motor Co. に合併、一九一二年同社の倒産によってその歴史をじしたのである (J. B. Rae, *ibid.* pp. 72, 94~96.)

まず、一九〇〇年七月二三日、Electric Vehicle Co. はニューヨーク西部地区巡回裁判所に対して、Buffalo Gasolene Motor Co. を相手として、ロイヤルティー支払請求の訴訟をおこした。つづいて翌一二日、当時最大ガソリン自動車メーカーであった Winton Motor Carriage Co. を相手どり、同様の趣旨でニューヨーク南部地区巡回裁判所に提訴した。すなわち、Electric Vehicle Co. は前者をガソリン・エンジンの部品メーカーの代表者として、後者をガソリン自動車製造業者の代表者として、訴訟手続をとったのである。<sup>(3)</sup>

(2) W. Greenleaf, *ibid.* p. 76. など Buffalo Gasolene Motor Co. は自動車用 Otto-Stroke エンジンを生産していた。Winton Motor Carriage Co. については、拙稿、前掲論文、六一頁を参照。

セルデン特許権の侵害とロイヤルティーの支払請求に関する Electric Vehicle Co. の訴訟は、ようやく生産発展の軌道にのりついていたガソリン自動車業界にとっては、まさに晴天

の訴訟ともいへべき事態であった。関係業者は急遽 Electric Vehicle Co. への対抗策を講じなければならなかった。すなわち事態の重大性をいちはやく見抜いた業界誌 Motor Age の編集者 G. K. バレット (George K. Barrett) の奔走によつて、八月二日には関係業者二〇社があつての Hydrocarbon Motor-Vehicle Manufacturers' Association (H. M. M. A.) を結成、被告側、なほに Winton Motor Carriage Co. の応援にのりだした。H. M. M. A. は一〇月三日、弁護士 V. S. パティソン (Pattison) を代理人として Winton Motor Carriage Co. に対する訴訟無効の提訴をおこなつた。この係争に、一月九日法廷は被告側の抗弁を棄却し、Electric Vehicle Co. の勝訴を判決した。ついで二月三〇日、Buffalo Gasolene Motor Co. についても同様の判決がくだつた。

この判決は一応常識的な判決ではあった。本来、特許権の効力については、特許局が有効としたものは法的にも当然有効である。したがつて法廷もよほど強力な対抗要件がないかぎり、これを無効としないのが通例である。ことに当時の特許権に対する法的見解は、基礎構造に関する特許には自由主義の見解をとり、むしろ好意的であつたといわれる。<sup>4)</sup>

(3) H. M. M. A. の理事長には Haynes & Apperson Co. の社長 E. アパーソン (Elmer Apperson) が就任、その他の理事を Buffalo Gasolene Motor Co., Autocar Co.,

Duryea Power Co. が担当した。W. Greenleaf, *ibid.* p. 77.

(4) *do.* pp. 78-80; J. B. Rae, *ibid.* p. 75.

この判決は H. M. M. A. 側には大打撃をあたえたとともに、当然に Electric Vehicle Co. 側を勢づけた。かくて同社はつぎぐきに強引な告訴をひひつづ、同年二月二七日には Automobile Forecarriage Co. を、翌一九〇一年一月一〇日には Ranlet Automobile Co. を相手として訴訟を提起した。また告訴は、メーカーのみに限定せず、一九〇三年一月一七日にはフランス車を輸入販売する Smith & Mobley Co. をも告訴して、外国車でもガソリン自動車についてはロイヤルティーを支払わないかぎり国内で販売することができないようにした。<sup>5)</sup>

このような攻撃に対しては H. M. M. A. は訴訟費用の資金プールを計画し、Winton 係争に六五〇〇ドルの資金援助を決議して体勢をととのえた。第一審で敗訴した Winton 側は新たに特許専門業者 Kenyon & Kenyon 社に依頼して、セルデン特許権に対する反証を作成した。Kenyon & Kenyon 社は、一七七四年から一八八一年の期間に登録申請された自動車に関する英・米・仏の特許一二六件を調査し、G. B. セルデンがガソリン自動車の最初の発明者でないことを立証した。そしてその特許申請がガソリン自動車業の独占を企図しておこなわれたものであるとして、同特許の不当性を指摘したのである。

Winton 側は一九〇一年二月二五日この立証をひきさげて再審を要求した。<sup>(6)</sup>

かかる事態のもとで、問題の性格からして裁判は長期にながびく情勢となった。そして係争の長期化にともなう業績の頓挫と訴訟費用負担の増加とから、一九〇二年初秋には H・M・M・A から七社の脱落をみるにいたった。これは実質的に H・M・M・A の崩壊であった。いうまでもなく H・M・M・A の解散は、Winton Motor Carriage Co. にとっては、累積した裁判費用の単独負担を意味する。かくて同社は Kenyon & Kenyon 社のすすめによって、一九〇二年十一月、ひそかに Electric Vehicle Co. と調停交渉に入り、十一月七日、訴訟はついに取下げられたのである。<sup>(7)</sup>

(5) W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 81~82.

(6) Co. pp. 80~81.

(7) Co. p. 82.

W・C・ホイットニー Electric Vehicle Co. は二年四か月の法廷闘争の末に、当時日産六台の生産能力をもった最大のガソリン自動車メーカー Winton Motor Carriage Co. を屈服せしめた。おそらく彼は自動車業界の支配権はすでにわが掌中に帰したと考えたにちがいない。だが、ガソリン自動車による電気自動車の駆逐という現象に端的にあらわれた競争の帰結は、皮肉にもその後の交渉と妥協の過程で、逆に彼の敗北を決定的なものとしたのであった。私はここに競争構造と独占的政策との矛盾の実態をみることでできると考える。しかし、これについては紙幅の関係から別稿にゆずるほかはない。